

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
29. September 2005 (29.09.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/090068 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B32B 15/08**,
3/28, B62D 29/00

(CH). **WILDHABER, Alexander** [CH/CH]; Schwemmiweg 8, CH-8880 Walenstadt (CH).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/CH2005/000164

(74) Anwalt: **SEIFERT, Hans, Ulrich**; Seifert & Partner,
Pestalozzistrasse 2, P.O. Box 1416, CH-8201 Schaffhausen
(CH).

(22) Internationales Anmeldedatum:
18. März 2005 (18.03.2005)

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG,

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(30) Angaben zur Priorität:
20 2004 004 366.1 19. März 2004 (19.03.2004) DE

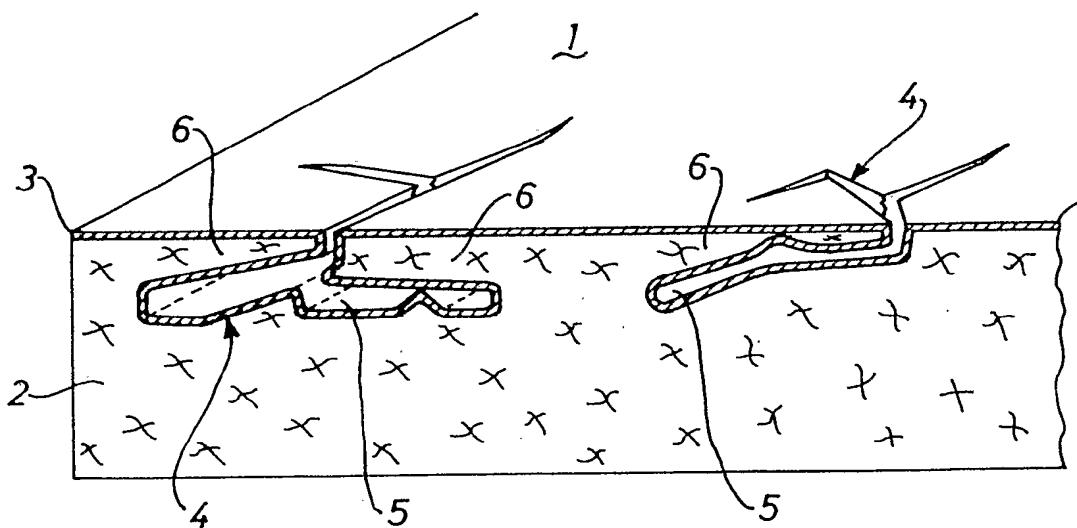
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **RIETER TECHNOLOGIES AG** [CH/CH];
Schlosstalstrasse 43, CH-8406 Winterthur (CH).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **DE CIUTIIS, Hermann** [CH/CH]; Oberfeldstrasse 28, CH-8408 Winterthur

(54) Title: HEAT-PROTECTED THERMOPLASTIC COMPONENT, PARTICULARLY A VEHICLE UNDERSIDE COMPO-
NENT WITH INTEGRATED HEAT-PROTECTION

(54) Bezeichnung: HITZEGESCHÜTZTES THERMOPLASTISCHES BAUTEIL, INSBESONDERE FAHRZEUG-UNTERBO-
DENKOMPONENTE MIT INTEGRIERTEM HITZESCHUTZ



(57) Abstract: A component for use in thermally stressed areas of vehicles, e.g. in the area of the engine compartment underside, comprises a thermoplastic part i.e. a supporting layer (2) that is thermally protected by a metallic foil (3). In order to improve the adherence of the metallic foil (3), the metallic foil (3) is provided with a multitude of folding pockets (4) anchored in the thermoplastic material of the supporting layer (2). This creates a positive connection between the metallic foil (3) and the supporting layer (2).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/090068 A1



ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Ein Bauteil für die Verwendung in thermisch belasteten Bereichen bei Fahrzeugen, beispielsweise im Bereich des Motorraumunterbodens, umfasst ein thermoplastisches Kunststoffteil bzw. eine Trägerschicht (2), welche mit einer metallischen Folie (3) thermisch geschützt ist. Um die Haftfähigkeit der metallischen Folie (3) zu verbessern, ist die metallische Folie (3) mit einer Vielzahl von Falrentaschen (4) versehen, welche im thermoplastischen Material der Trägerschicht (2) verankert sind. Dadurch wird eine formschlüssige Verbindung zwischen der metallischen Folie (3) und der Trägerschicht (2) gebildet.

Hitzeschütztes thermoplastisches Bauteil, insbesondere Fahrzeug-Unterbodenkomponente mit integriertem Hitzeschutz

5 Die vorliegende Erfindung betrifft ein hitzeschützendes thermoplastisches Bauteil gemäss Oberbegriff des Anspruchs 1 und insbesondere eine Fahrzeug-Unterbodenkomponente mit integriertem Hitzeschutz.

Thermoplastische Materialien, z.B. Polypropylen, sind temperatursensitiv und weisen ein
10 hohes Oberflächenemissionsvermögen auf, respektive zeigen eine erhöhte Wärmestrahlungs-Absorption. Diese erhöhte Absorption von Wärmestrahlung führt dazu, dass sich die Matrix derartiger Kunststoffe unter dem Einfluss lokal unterschiedlicher Wärmestrahlung in lokalen Bereichen stark aufheizt und dadurch in diesen Bereichen unerwünschte Materialschwachstellen erzeugt werden. Deshalb werden bei der Verwendung derartiger Materialien in Bereichen, welche einer erhöhten Wärmestrahlung ausgesetzt sind, metallische Folien aufgebracht, welche die infrarote Strahlung reflektieren. Damit kann die Matrixtemperatur dieser Kunststoffe in den derart geschützten Bereichen wirksam gesenkt werden, d.h. können die unerwünschten Materialveränderungen, wie Versprödung, Brüchigkeit, etc. vermieden werden. Diese Massnahme erlaubt es, thermoplastische Materialien auch
15 in stark erhitzten Umgebungen verwenden zu können. Ohne derartige metallische Schutzfolien sind Bauteile aus thermoplastischem Material einem raschen Alterungsprozess ausgesetzt und nicht in Umgebungen mit erhöhter Infrarotstrahlung einsetzbar.

Insbesondere werden in der modernen Fahrzeugtechnik thermoplastische Bauteile in zunehmendem Maße eingesetzt, weil diese im Vergleich zu metallischen Bauteilen viel leichter sind, in beliebiger und kostengünstiger Weise geformt werden können und einfach zu recyceln sind. Damit gewinnt auch der Hitzeschutz für die in der Fahrzeugtechnik eingesetzten Bauteile immer mehr an Bedeutung. Der Hitzeschutz für Bauteile in der Fahrzeugtechnik erweist sich jedoch wegen der außerordentlichen mechanischen Belastungen, wie Vibrationen, Windkräfte, lokale Temperaturschwankungen, etc., als besonders schwierig. Zur Zeit werden derartige Bauteile in bekannter Weise an den thermisch exponierten Bereichen mit einer metallischen Folie versehen, um diese dort vor der erhöhten Infrarotstrahlung zu schützen. Leider führt diese hinlänglich bekannte Massnahme nur zu kurzfristig verwendbaren Produkten.

So ist beispielsweise aus der US 5,464,952 eine akustisch wirksame Unterbodenkomponente für Fahrzeuge bekannt, welche eine Kernschicht aus einem hitzebeständigen und hitze-isolierenden Fasermaterial aufweist. Diese Kernschicht besteht vorzugsweise aus einem Vlies aus Glasfasern, keramischen Fasern, Basaltwolle oder Mischungen davon

5 und ist beidseitig mit hitzereflektierenden Folien aus Aluminium oder Blech versehen, um allenfalls auftreffende Infrarotstrahlung zu reflektieren. Das Vlies dieser Unterbodenkomponente ist mindestens im Randbereich mit einem duroplastischen Bindemittel versehen, um damit die metallischen Folien am Faservlies zu befestigen. Gleichzeitig führt diese Befestigung zu einer Versteifung des Randbereichs, was der gesamten Unterbodenkomponente 10 eine gewisse Formstabilität verleiht. Die wärmereflektierenden Folien bestehen vorzugsweise aus einer dreifachen Laminat-Folie mit einer Glasfaserbeschichtung, einer Aluminiumschicht und einer thermoplastischen Polyolefinschicht, um in einer Formpresse ganzflächig mit dem in der Regel mit einem duroplastischen Bindemittel versetzten Vlies lose verbunden werden zu können. Dieses Bauteil weist also einen relativ steifen Randbereich 15 und einen weichen, d.h. biegsamen Mittelbereich auf.

In der DE 197 05 511 A 1 wird ein als Hitzeschild verwendetes Bauteil beschrieben, welches eine Trägerschicht aus einem thermoplastischen Kunststoff und eine aus Aluminium bestehende Wärmeschutzschicht umfasst. Zwischen der Aluminiumschicht und der Trägerschicht ist eine thermoplastische Verbindungsschicht (ein Schmelzkleber) aus Polypropylene (PP), Polyester (PET), Polyamid (PA) oder thermoplastischem Polyurethan (TPU) vorgesehen, welche beim Formungsprozess aufschmilzt und mit welcher die Aluminiumschicht an der Trägerschicht stoffschlüssig verbunden wird. Diese Aluminiumschicht ist weit über den Bereich maximaler Wärmebelastung (hot-spot Bereich) ausgelegt 20 und soll die dort lokal auftreffende Wärme, im wesentlichen also Konvektionswärme, abführen. Zur Verbesserung der Wärmeleitfähigkeit weist die verwendete Aluminiumschicht vorzugsweise eine Dicke von 0.08 bis 0.2 mm auf und kann die Oberfläche des Hitzeschilds mit besonderen Verformungen versehen sein. In einer bevorzugten Ausführungsform weist dieses Hitzeschild orthogonal zueinander verlaufende rillenförmige Vertiefungen 25 auf, welche die Stabilität des Hitzeschildes und dessen Kühlwirkung verbessern sollen. Zur Erfüllung dieser wärmeleitenden Funktion kann diese metallische Wärmeschutzschicht auch in Art eines Streckmetalls ausgeformt sein.

Leider zeigt es sich, dass diese bekannten, mit einer metallischen Folie überzogenen und 35 hohen thermischen Belastungen ausgesetzten Bauteile raschen Alterungsprozessen unterliegen, d.h. nur kurzfristig intakt bleiben. Insbesondere tritt bei derartig aufgebauten

Unterbodenkomponenten nach kurzer Dauer eine Delaminierung statt, was die Verwendung dieser Bauteile für deren Verwendung in der Fahrzeugindustrie ungeeignet macht. Insbesondere verliert der Schmelzkleber zwischen der metallischen Schutzfolie und dem Trägermaterial wegen dem durch die hohen und wechselnden Temperaturbelastungen

5 beschleunigten Alterungsprozess seine Haftfähigkeit. Darüberhinaus zeigen derartige Bauteile wegen der in diesem Einsatzbereich besonders ausgeprägten Vibrationen auch rasch Ermüdungserscheinungen, können brechen oder lokal zerbröseln und zu unerwünschter Geräuschbildung führen.

10 Es ist aus der WO 99/44851 bekannt geworden, einen Treibstofftank mit einem integrierten Hitzeschutz zu versehen und dabei die reflektierenden metallischen Folien derart zu perforieren, dass die erzeugten Perforationsprotrusionen beim Herstellungsprozess vom thermoplastischen Kunststoff hinterflossen werden, was zu einer formschlüssigen mechanischen Verkrallung und damit zu langlebigeren Produkten führt. Leider zeigt sich

15 auch bei diesen Bauteilen, dass der verwendete Kunststoff in den Perforationsbereichen nur ungenügend vor Infrarotstrahlung geschützt ist und in diesen Bereichen rascher altern kann.

Es ist deshalb Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein hitzeeschütztes thermoplastisches Bauteil zu schaffen, welches die genannten Nachteile nicht aufweist und seinen Haftfähigkeit auch nach längerem Gebrauch unter thermischer Strahlenbelastung über seine gesamte Oberfläche beibehält. Insbesondere soll eine hitzeeschützte und vibrationsfeste Fahrzeug-Unterbodenkomponente mit erhöhter Lebensdauer geschaffen werden.

25 Diese Aufgabe wird erfahrungsgemäß von einem Bauteil mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst und insbesondere durch ein Bauteil mit einer Trägerschicht aus einem thermoplastischen Kunststoff, insbesondere einem LFT (endlosfaserverstärkter Thermoplast) oder einem GMT (glasfaserverstärkter Thermoplast) und einer mindestens partiell

30 damit verbundenen metallischen Folie, welche eine Vielzahl kleiner Faltentaschen aufweist. Diese Faltentaschen sind in der Kunststoffmasse eingebettet, d.h. liegen mechanisch verankert in der Kunststoffmasse und erzeugen einen langfristig (d.h. über 1'000 h Betriebszeit bei einer Temperatur von ca. 140°C) konstant bleibenden Schälwiderstand W_s von bspw. mindestens 0.15 N/mm^2 ($W_s > 0.15 \text{ N/mm}^2$). Diese Verankerung, resp.

35 Verkrallung der metallischen Folie kann in einfacher Weise beim Formungsprozess der genannten thermoplastischen Bauteile erzeugt werden, indem eine genoppte oder ähnlich

vorgeformte Folie gemeinsam mit dem zu formenden Kunststoff in ein Formnest einer Formpresse eingebracht wird. Beim Schliessen der Formpresse werden die einzelnen Noppen, Falten oder ähnlichen taschenförmige Erhebungen teilweise gestaucht, umgelegt oder gefaltet und bilden mehr oder weniger geschlossene Faltentaschen. Beim Ausformen des Bauteils kann der thermoplastische Kunststoff die einzelnen Faltentaschen umfliessen und einschliessen kann, und bildet auf diese Weise eine formschlüssige Verbindung mit der metallischen Folie. Die Technik derartige Bauteile mittels eines Formungsprozesses auszugestalten, stellt keine besonderen Kenntnisse und Anforderungen an den Fachmann auf diesem Gebiet und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Erfindung. Die einzelnen Faltentaschen können je nach Verwendungszweck und Funktionszweck unterschiedlich dimensioniert sein, können regelmässig oder unregelmässig angeordnet sein, mit weiteren Materialien beschichtet sein und vom Kunststoff vollständig oder unvollständig umflossen sein. In einer bevorzugten Ausführungsform sind in einem Bereich von 10 – 30 mm mindestens 1 – 5 derartige Faltentaschen vorgesehen. Vorzugsweise besteht die verwendete Folie aus Aluminium und weist eine Dicke von 0.01 – 0.1 mm auf, kann jedoch auch bis zu 0.5 mm betragen.

In einer Weiterbildung der vorliegenden Erfindung wird zwischen die Folie und den Kunststoffträger ein hitzebeständiger Kleber gebracht, der auch bei erhöhter Wärmebelastung seine Haftfähigkeit nicht verliert. Es versteht sich, dass der Fachmann zwischen die Aluminiumfolie und den Thermoplast weitere funktionelle Schichten vorsehen kann.

Das erfindungsgemässse Bauteil eignet sich bevorzugt für die Verwendung in thermisch belasteten Bereichen bei Fahrzeugen, beispielsweise im Bereich des Motorraumunterbodens, im Bereich der Ersatzradmulde, im Bereich des Fahrzeugtunnels, im Bereich der Fahrzeugstirnwand, im Bereich des Auspuffrohrs oder Katalysators, usw.

Die Vorteile der vorliegenden Erfindung sind dem Fachmann unmittelbar ersichtlich und insbesondere darin zu sehen, dass bei diesen Bauteilen eine geschlossene Folie den Kunststoff vollflächig vor Infrarotstrahlung schützt und keine Delaminierung auftreten kann. Der Schälwiderstand, ein Mass für die Haftfähigkeit und Vibrationsfestigkeit, bleibt auch nach längerer Betriebszeit, d.h. bei erhöhten Temperaturen im Wesentlichen unverändert und kann deshalb auch an thermisch besonders exponierten Stellen bei Fahrzeugen verwendet werden. Darüber hinaus erlaubt die vorliegende Erfindung eine kostengünstige Herstellung der erfindungsgemässen Bauteile, insbesondere, weil der Formge-

bungsprozess des thermoplastischen Materials und der Befestigungsprozess der metallischen Folie an diesem Material in einem einzigen Verfahrensschritt möglich ist. Darüberhinaus brauchen keine Perforationen erzeugt zu werden und können deshalb auch kürzere Produktionszeiten erzielt werden. Die erfindungsgemäßen Bauteile zeigen also

5 auch unter erhöhter Vibrations- und Wärmebelastung langfristig keine Ablöseerscheinungen und führen damit bei der Verwendung im Fahrzeug auch nicht zu einer unerwünschten Geräuschbildung.

Im folgenden soll die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels und mit Hilfe der Figuren näher erläutert werden. Es zeigen:

10

Fig. 1: eine räumliche Ansicht eines schematisch dargestellten, erfindungsgemäßen Bauteils;

15 Fig. 2: eine vergrösserte Schnittdarstellung durch ein schematisch dargestelltes Bauteil gemäss Figur 1;

Fig. 3: eine graphische Darstellung zum Langzeitverhalten des Schälwiderstands.

20 Das in Figur 1 gezeigte Bauteil 1 umfasst eine wattenförmige Trägerschicht 2, welches je nach Verwendungszweck in geeigneter Weise geformt ist. In der dargestellten Ansicht ist in diese Trägerschicht 2 eine metallische Folie 3 eingelegt. Diese Folie 3 weist erfindungsgemäss eine Vielzahl von Taschenfalten 4 auf, welche die metallischen Folie 3 mit der Trägerschicht 2 mechanisch verkrallen. Die Trägerschicht 2 wird vorzugsweise aus einem glasfaserverstärkten Thermoplast (GMT) oder einem mit Endlosfasern gefüllten Thermoplast (LFT) gefertigt. Geeignete Materialien sind dem Fachmann hinlänglich bekannt. Produkte mit Endlosfasern, weisen in der Regel in Schlingen abgelegte Endlosfasern auf, können aber auch einfach mit langen Fasern gefüllt sein. Vorzugsweise besteht die metallische Folie aus Aluminium und weist eine Dicke von 0.01 bis 0.1 mm auf. Es

25 versteht sich jedoch, dass diese Folie auch aus einem anderen metallischen Material, insbesondere aus einem dünnen Stahlblech gefertigt sein kann und eine Dicke von bis zu 0.5 mm aufweisen kann. Hilfsweise kann zwischen dieser metallischen Folie 3 und der Trägerschicht 2 eine hitzebeständige Klebschicht (Schmelzkleber) vorgesehen werden oder können zusätzliche wärmeisolierende oder akustisch wirksame Materialien eingelegt werden.

30 In einer bevorzugten Ausführungsform weist die metallische Folie 2 alle 10–30 mm

35

mindestens 1–5 erfindungsgemäße Falttaschen 4 auf. Diese Falttaschen 4 können je nach Verwendungszweck unterschiedlich dimensioniert sein oder angeordnet sein.

Fig. 2 zeigt eine schematische Darstellung eines Querschnitts durch ein erfindungsgemäß aufgebautes Bauteil 1. Dieses weist mindestens auf einer Seite eine metallische Folie 3 auf, welche beim fertig hergestellten Bauteil 1 als Wärme reflektierende Folie wirken soll. Vorzugsweise wird für diese Folie 3 Aluminium verwendet. Diese Folie 3 ist an einer Trägerschicht 2 befestigt und weist Falttaschen 4 auf, welche in die Trägerschicht 2 eingebettet sind. Diese Falttaschen 4 entstehen beim Formungsprozess und werden vom Material der Trägerschicht 2 vollständig umgeben. Die Ausbildung dieser Falttaschen 4 führt zu einer festen Verkrallung, d.h. formschlüssigen Verbindung, zwischen der metallischen Folie 3 und der Trägerschicht 2. Diese Falttaschen werden in einfacher dadurch erzeugt, dass für Formungsprozess genoppte oder anderweitig verformte Folien verwendet werden. Je nach Verwendungszweck können diese Falttaschen 4 vom Fachmann unterschiedlich dimensioniert und/oder angeordnet werden. Für die Erfindung erweist es sich als besonders vorteilhaft, dass bei dieser Art der Verankerung die Folie 3 nicht mit Perforationen versehen werden muss, um eine mechanische Befestigung vornehmen zu können. Insbesondere bleiben die Verankerungsbereiche 6, d.h. die Bereiche mit den Falttaschen 4 vor der das thermoplastische Material der Trägerschicht 2 beeinträchtigenden Infrarotstrahlung geschützt. Natürlich bleibt es dem Fachmann freigestellt, die Folie 3 aus anderen Gründen, z.B. aus akustischen Gründen, mit Perforationen zu versehen und ein anderes Material für die Trägerschicht 2 vorzusehen, oder zwischen die metallische Folie 3 und der Trägerschicht 2 eine weitere Zwischenschicht vorzusehen. So steht es dem Fachmann frei, als Zwischenschicht bspw. einen Schmelzkleber, ein Keramikschicht und/oder eine akustisch wirksame Schicht einzubringen.

Beim Formungsprozess wird eine metallische Folie 3, welche vorgängig genoppt oder anderweitig mit geometrischen Verformungen versehen wurde, in einer geheizten Form presse mit einem LFT-, GMT- oder anderen geeigneten Kunststoffmaterial belegt. Dabei wird die Seite mit den Verformungen, insbesondere mit den Noppen, dem Kunststoffmaterial zugewendet und werden diese Verformungen beim Auflegen des Kunststoffmaterials zusammengedrückt, gestaucht oder beliebig gefaltet. Dabei werden die erfindungsgemäß verwendeten Taschenfalten gebildet, welche es erlauben, dass das fliessfähige Kunststoffmaterial hinter die einzelnen Taschenfalten 4 fliessen kann, um diese vollständig in sich einzubetten. Dadurch kann eine erfindungsgemäße formschlüssige Verbindung in einfacher Weise erzeugt werden. Durch den Formungsprozess wird das faserige

Kunststoffmaterial gehärtet, um die gewünschte Trägerschicht 2 zu bilden. Gleichzeitig führt das Aushärten der Kunststoffschicht 2 zu einer sicheren und langfristig stabilen mechanischen Verbindung mit der metallischen Folie 3.

5 Fig. 3 zeigt eine grafische Darstellung der Messergebnisse zum Schälwiderstand W_s bei verschiedenen Anordnungen A, B; C. In der vorliegenden Schrift soll wird unter Schälwiderstand W_s die Haftfähigkeit der metallischen Folie am thermoplastischen Trägerteil verstanden, d.h. ein Mass für die benötigte Kraft pro Flächeneinheit für das Abtrennen der metallischen Folie 3 von der Trägerschicht 2 sein. Die Messwerte im Bereich (I) betreffen
10 Anordnungen, welche noch keinem Alterungsprozess unterworfen worden sind, während die Messwerte im Bereich (II) Anordnungen betreffen, welche einer Temperatur von 140°C über eine Dauer von 1000 Stunden ausgesetzt worden sind. Die Messwerte A(I) und A(II) beziehen sich auf eine Anordnung A, bei welcher zwischen einem LFT-Formteil und einer Aluminiumfolie ein herkömmlicher Metallschmelzkleber (MSK25) verwendet
15 worden ist. Die Messresultate zeigen, dass es damit zu keiner messbaren Haftung gekommen ist.

Die Messwerte B(I) und B(II) betreffen eine Anordnung B, bei der zwischen einem LFT-Formteil und einer Aluminiumfolie ein für die Verbindung von Aluminium und Polypropylen optimierter Kleber (HSK15) verwendet worden ist. Die dazu erhaltenen Messwerte B(I)
20 machen deutlich, dass bei dieser Anordnung im ungealterten Zustand ein ausserordentlich hoher Schälwiderstand $W_s = 1.2 \text{ N/mm}^2$ erreicht werden kann. Jedoch zeigen die Messwerte B(II), dass sich der Schälwiderstand nach dem Alterungsprozess $W_s = 0.15 \text{ N/mm}^2$ reduziert hat (ca. 85% Reduktion des Haftwertes).

Die Messwerte C(I) und C(II) betreffen eine erfindungsgemäße Anordnung C, bei welcher eine mit Formtaschen versehene Aluminiumfolie auf einem LFT-Formteil angebracht worden ist und zwischen diesem LFT-Formteil und der Aluminiumfolie kein Kleber verwendet worden ist. Der mit der erfindungsgemäßen Anordnung C und ohne Verwendung eines zusätzlichen Klebers erzeugte Schälwiderstand beträgt im ungealterten Zustand $W_s = 0.2 \text{ N/mm}^2$, während sich der Schälwiderstand für diese Anordnung C nach 1'000 Stunden
30 Wärmebehandlung lediglich auf $W_s = 0.16 \text{ N/mm}^2$ verringert hat (ca. 20 % Reduktion der Haftfähigkeit). Diese Messergebnisse machen die Wirksamkeit der vorliegenden Erfindung deutlich. Insbesondere kann der Fachmann ohne weiteres erforderliches Dazutun die Dimensionierung und Gestaltung der Falttaschen in geeigneter Weise beeinflussen und optimieren.

Patentansprüche

1. Hitzeschütztes thermoplastisches Bauteil (1) mit einer Trägerschicht (2) aus einem thermoplastischen Kunststoff und einer mindestens partiell damit verbundenen metallischen Folie (3), dadurch gekennzeichnet, dass diese Folie (3) eine Vielzahl von Faltentaschen (4) aufweist, welche in der Trägerschicht (2) eingebettet sind und eine formschlüssige Verbindung mit der Trägerschicht (2) bilden.
5
2. Bauteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der thermoplastische Kunststoff ein endlosfaserverstärkter Thermoplast (LFT) ist.
10
3. Bauteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der thermoplastische Kunststoff ein glasfaserverstärkter Kunststoff (GMT) ist.
15
4. Bauteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die metallische Folie (3) eine Aluminiumfolie ist.
20
5. Bauteil nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Aluminiumfolie eine Dicke von 0.01 bis 0.1 mm aufweist.
25
6. Bauteil nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich von 10 - 30 mm mindestens 1 - 5 Faltentaschen angeordnet sind.
30
7. Bauteil nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen der metallischen Folie (3) und der thermoplastischen Trägerschicht (2) ein Schmelzkleber vorgesehen ist.
35
8. Bauteil nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Schälwiderstand W_s nach einer Dauerbelastung von über 1'000 Std. bei einer Temperatur von ca. 140 °C einen Wert von mindestens 0.15 N/mm² aufweist.
30
9. Bauteil nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Schälwiderstand W_s nach einer Dauerbelastung von über 1'000 Std. bei einer Temperatur von ca. 140 °C um höchstens 20% reduziert ist.
35

10. Bauteil nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass dieses eine Fahrzeug-Unterbodenkomponente ist.

1/2

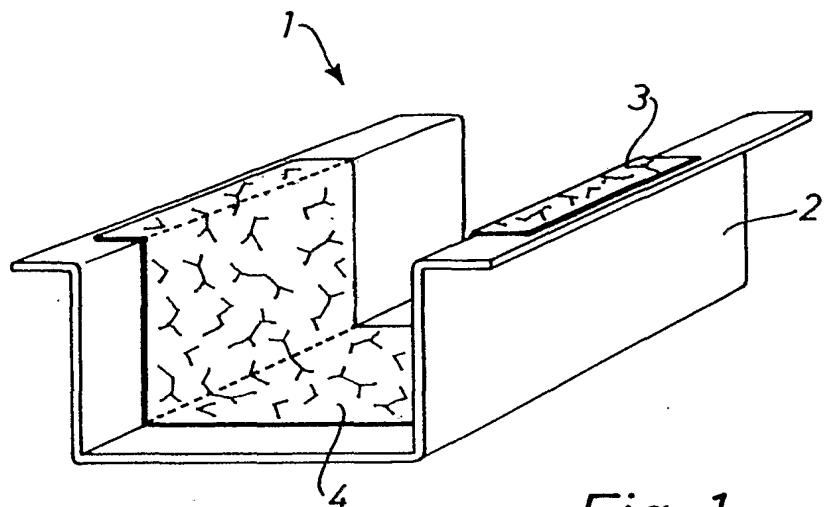


Fig. 1

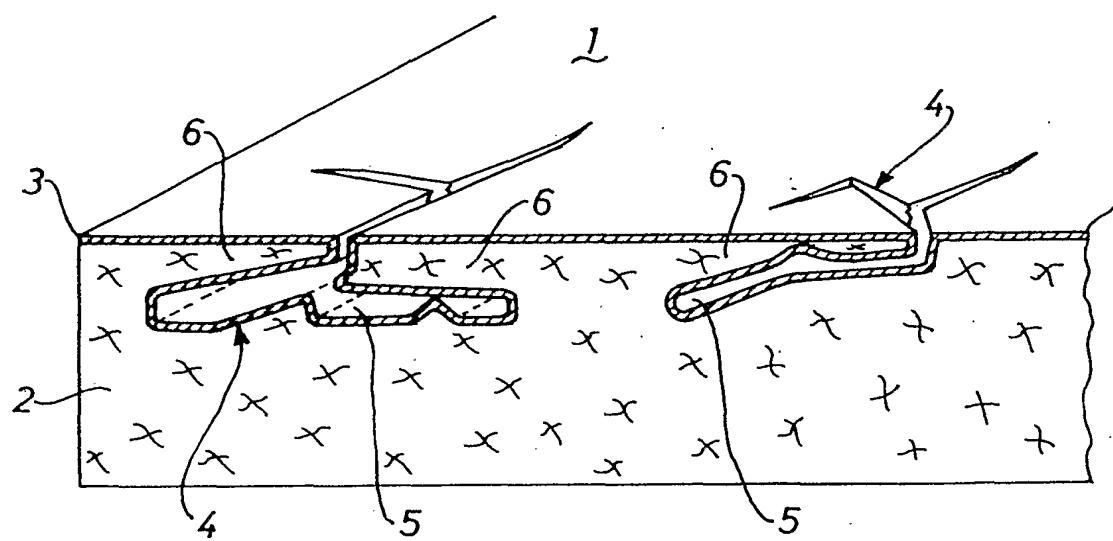


Fig. 2

ERSATZBLATT (REGEL 26)

2/2

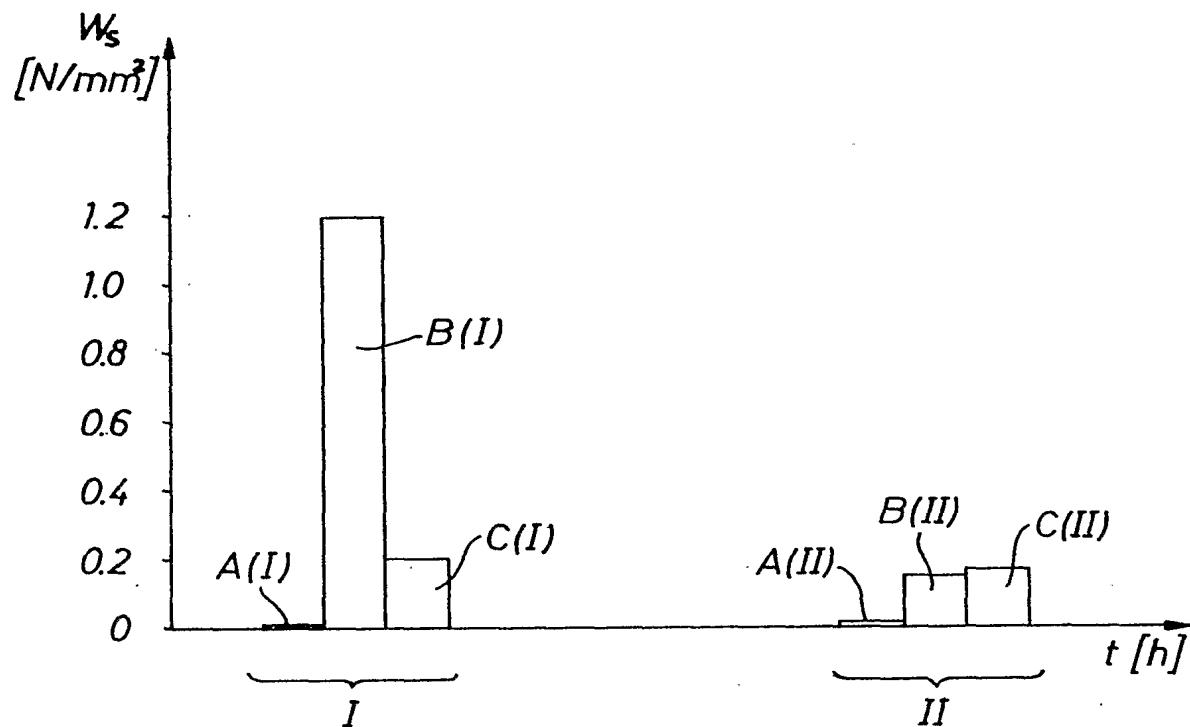


Fig. 3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/CH2005/000164

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B32B15/08 B32B3/28 B62D29/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B32B B62D F16L B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 0 424 312 A (ALUSUISSE-LONZA SERVICES AG) 24 April 1991 (1991-04-24) column 2, line 31 - column 3, line 15 column 3, line 54 - column 4, line 9; claims 1-10; figures 1-5 -----	1-10
X	EP 0 751 044 B (TBA COMPOSITES INC) 29 December 1999 (1999-12-29) column 1, line 5 - line 9 column 2, line 51 - column 3, line 45; claims 1-5; figure 2 -----	1-10
A	GB 1 305 969 A (SÜLLHÖFER) 7 February 1973 (1973-02-07) page 2, line 25 - line 123; claims 1-7; figures 1,2 -----	1-9

 Further documents are listed in the continuation of box C. Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

Date of mailing of the international search report

11 July 2005

18/07/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Hindia, E

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/CH2005/000164

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
EP 0424312	A	24-04-1991	CA EP	2027116 A1 0424312 A1		14-04-1991 24-04-1991
EP 0751044	B	02-01-1997	US DE DE EP	5656353 A 69605864 D1 69605864 T2 0751044 A1		12-08-1997 03-02-2000 27-07-2000 02-01-1997
GB 1305969	A	07-02-1973	DE AT CA CH SE	1928399 A1 302602 B 919374 A1 512645 A 356547 B		10-12-1970 25-10-1972 23-01-1973 15-09-1971 28-05-1973

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/CH2005/000164

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B32B15/08 B32B3/28 B62D29/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B32B B62D F16L B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 0 424 312 A (ALUSUISSE-LONZA SERVICES AG) 24. April 1991 (1991-04-24) Spalte 2, Zeile 31 – Spalte 3, Zeile 15 Spalte 3, Zeile 54 – Spalte 4, Zeile 9; Ansprüche 1-10; Abbildungen 1-5 -----	1-10
X	EP 0 751 044 B (TBA COMPOSITES INC) 29. Dezember 1999 (1999-12-29) Spalte 1, Zeile 5 – Zeile 9 Spalte 2, Zeile 51 – Spalte 3, Zeile 45; Ansprüche 1-5; Abbildung 2 -----	1-10
A	GB 1 305 969 A (SÜLLHÖFER) 7. Februar 1973 (1973-02-07) Seite 2, Zeile 25 – Zeile 123; Ansprüche 1-7; Abbildungen 1,2 -----	1-9

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

11. Juli 2005

18/07/2005

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Hindia, E

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/CH2005/000164

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0424312	A	24-04-1991	CA EP	2027116 A1 0424312 A1		14-04-1991 24-04-1991
EP 0751044	B	02-01-1997	US DE DE EP	5656353 A 69605864 D1 69605864 T2 0751044 A1		12-08-1997 03-02-2000 27-07-2000 02-01-1997
GB 1305969	A	07-02-1973	DE AT CA CH SE	1928399 A1 302602 B 919374 A1 512645 A 356547 B		10-12-1970 25-10-1972 23-01-1973 15-09-1971 28-05-1973